

Ihrem Gesuch an uns. Sie legen dar, daß das Project nicht allein für die städtische, sondern auch für die ländliche Bevölkerung von großer Wichtigkeit sei und ein allgemein gewünschtes. Das Project selbst anlangend, so beginnt ihre Vorlage erst an der Stadtgrenze Dresdens selbst und zwar aus dem Grunde, weil auf dem städtischen Gebiete und dem entsprechenden Gebiete des früheren Militäriscus in der Neustadt bis jetzt die Möglichkeit noch gar nicht vorlag, einen Plan zu entwerfen, da über die Verwendung desselben selbst noch kein definitiver Plan vorliegt. Von der Stadtgrenze an bis Loschwitz ist die Bahn als ein selbständiges Ganze, wie es erscheinen muß, projectirt. Von Loschwitz selbst an soll die jetzige öffentliche Straße bis Hosterwitz-Billnig benutzt werden. Es entbehrt daher der Ansicht der Deputation gemäß das Project schon der Vorfrage, nämlich, daß von der Dresdner Stadtgrenze bis Loschwitz, wenn man eine Dampfstraßenbahn bauen will, die Straße fehlt, und es dürfte wohl als unbedingt vorauszusetzen sein, daß, wenn überhaupt ein solches Project zur Ausführung kommen könnte, das Dasein einer Fahrstraße die Vorbedingung sein müßte. Denn es ist dies nicht allein ein schon bestehender Wunsch, daß eine Verbindung der Dorfschaften auf dem rechten Elbufer mit Dresden stattfinden möchte, wenn derselbe überhaupt ausführbar sein kann, sondern es liegt auch in der Natur der Sache selbst, daß, wenn man eine Dampfstraßenbahn bauen will, die Straße die erste Vorbedingung ist. Was die Weiterführung des Projectes auf der schon jetzt bestehenden Straße Loschwitz-Hosterwitz anlangt, so scheint, daß die Herren Petenten sich in Bezug auf den Beitrag zu den Kosten, welche eine Verbreiterung dieser Straße verlangen würde, bereit erklären würden. Allein es geht daraus nicht hervor, daß sie auch ebenso bereit sein würden, für den Tract Loschwitz-Dresden sich pecuniär zu interessieren.

Die Petenten berufen sich in ihrer Motivirung darauf, daß anderwärts derartige Verbindungen bereits mit Glück bestanden und vom Publicum sehr benutzt und wohlmeinend beurtheilt würden. Ich glaube, meine Herren, daß, was in anderen Gegenden sich als besonders vortheilhaft herausgestellt hat, nicht auch gerade an allen anderen Orten paßt, daß also z. B. englische, amerikanische Verhältnisse nicht sich nach Sachsen versetzen lassen, wenigstens nicht mit demselben Vortheil, und daß wir daher der Staatsregierung dankbar sein müssen, wenn dieselbe bis jetzt den Grundsatz aufrecht erhalten hat, unnöthige Kosten den Unternehmern und unnöthige Lasten denen zu ersparen, die durch Vornahme der Vorarbeiten in nicht unbedeutendem Maße belästigt werden. Wenn ich sage, daß die Verhältnisse anderer Länder nicht hierher passen, so will ich damit nicht aussprechen, daß in unsrer jetzigen Zeit, wo der

Dampf und das Eisen eine so große Rolle spielt, nicht auch neue Vornehmungen hier bei uns Platz greifen könnten. Allein ich meine nur, sie müssen dem Ganzen angepaßt sein und namentlich muß das Publicum zu den Unternehmungen passen. Wenn ich mir z. B. denke, daß man sich durch einen Zauberschlag von unserm Dresdner Kreuzpunkte an der Löwenapotheke nach dem Quadranten zwischen Picabilli und Regent-Street in London versetzen könnte, so würde das Publicum selbst sich sehr wundern über den Eindruck des dortigen Verkehrs und die an dasselbe gestellten Anforderungen, ebenso, wie umgekehrt das Londoner Publicum erstaunt sein würde, wenn wir hier unsern Verkehr einen großen nennen. Ich meine, daß der Grundsatz „ländlich, sittlich“ auch hier der platzgreifende ist, und die Deputation kann daher nur sich auf das Endresumé ihres Berichtes stützen, in welchem sie sagt:

„Faßt man das über die hier in Frage stehende Anlage Gesagte noch einmal zusammen, so dürfte außer auf den ganz bedeutenden Kostenpunkt und die nicht zu unterschätzende Störung der Elbstromcorrection an dem rechten Ufer besonders darauf hinzuweisen sein, daß der projectirte Anfangspunkt der Bahn in das zu den früheren Militärbauten gehörige Terrain fällt, über dessen Verwendung noch kein bestimmter Plan vorliegt, daher die Vornahme genereller Vorarbeiten an dieser Stelle als illusorisch anzusehen sein würde; daß ferner die Sachlage bezüglich der weiteren Strecken bis Loschwitz nahezu in gleicher Weise zur Zeit noch jede Klarheit vermissen läßt, sowie daß die mit so bedeutenden Kosten erst noch zu verbreiternde Loschwitz-Billniger Straße durch Aufnahme eines Gleises für Dampfswagenbetrieb trotzdem jeden andern Wagenverkehr so gut als verbieten oder doch mindestens zu einer Menge von Unzuträglichkeiten führen würde. Es kann daher die zur Zeit abfällige Beurtheilung seitens des königl. Ministeriums nur als völlig gerechtfertigt anerkannt werden, weshalb die Deputation sich auch nicht in der Lage befindet, der Kammer einen den Wünschen der Petenten entsprechenden Beschluß anzuempfehlen.“

Im Anschluß an ihre Darlegung schlägt die Deputation der hohen Kammer vielmehr vor:

dem Beschlusse der Zweiten Kammer beizutreten und lediglich die Petition der königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme zu übergeben.“

Ich bitte die hohe Kammer, dem Vorschlage der Deputation beizustimmen zu wollen.

Präsident von Behmen: Ich eröffne die Verhandlungen! Verlangt Jemand das Wort? — Herr Graf von Mey!

Graf von Mey: Es handelt sich hier um die Einführung eines neuen Verkehrsmittels, welches zwar anderwärts schon hier und da eingeführt worden ist; aber, soviel ich weiß, in Sachsen noch nicht besteht. Die Entscheidung der hohen Staatsregierung in dieser Sache ist von